



News

www.unac.asso.fr

Lundi 2 août 2010

navigants@unac.asso.fr

CDG : 01 48 64 49 29

ORY : 06 07 25 22 56

À tous PNC AF

5 ANS POUR RIEN...

Tout le monde se souvient de l'accident du TORONTO...
sauf notre Direction !



Il y a 5 ans déjà, le 2 août 2005, l'équipage de l'AF358 évacuait 297 passagers.

Les PNC du vol, forts de cette expérience, avaient formulé auprès de différents services de la compagnie, des propositions précises visant à améliorer l'efficacité des PNC en cas d'accident.

La direction générale avait alors choisi de différer ses réponses et ses actions jusqu'à la sortie du rapport officiel du BST (Bureau de la sécurité des transports du Canada). Mais une fois le rapport établi en décembre 2007, engluée dans la lourdeur de son système, la direction s'était alors réfugiée derrière une future refonte de la Sécurité des vols.

Le programme *TRAJECTOIRE* est aujourd'hui en place depuis plus de 6 mois, mais derrière son discours volontariste et son chapelet de termes accrocheurs : *anticipation, efficacité, simplification, centralisation, innovation...* rien ne se passe !

D'un bout à l'autre de la chaîne, nous nous heurtons à un système de type mikado géant, où tous les responsables sont imbriqués mais où aucun d'entre eux ne veut ou ne peut bouger de peur de déstabiliser l'ensemble.

Selon la Direction, le Projet se définit par : *Une remise en cause et une révision, sans tabou, de nos pratiques et de nos modes de fonctionnement.*

L'UNAC a répondu présent aux *attentes de contribution et de mobilisation* du programme Trajectoire, et a sollicité :

* Le Directeur Général Adjoint Opérations Aériennes, qui nous a reçus en entretien mais nous a renvoyés vers :

➡ Le Délégué PNC à la Sécurité des vols, qui nous a également reçus et écoutés, mais nous a-t-il entendus ?

* La Direction, au travers de nos questions des Délégués du Personnel UNAC, pour laquelle nos demandes et questions sont : *toujours à l'étude, en cours de traitement...*

* Le Responsable Cellule Sécurité Sauvetage Systèmes qui ne semble pas être concerné par ces : *Air France est au dessus de la législation en vigueur dans bien des cas...*





Après 5 années de ténacité, voici les réponses officielles qui nous ont été apportées via nos représentants au CHSCT, nous vous laissons juger combien :

« LA SÉCURITÉ DE NOS VOLS EST AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS DE LA COMPAGNIE »

(Citation de la Direction)

 Compte tenu des consignes PNT de couper l'alimentation et donc les systèmes de communication en cas d'accident, l'UNAC a demandé à la Compagnie de doter tous les appareils d'un mégaphone par paire de portes.

Réponse :

Une étude de faisabilité est lancée.

 Jusqu'où a-t-elle été lancée ?

Et est-ce que ça revient un jour une *étude de faisabilité* ?

 L'UNAC a demandé à la Compagnie de renforcer la fixation des tringles à rideaux inter-classes qui s'étaient arrachées et pendaient dans les allées entravant l'évacuation.

Réponse :

Cet item est du ressort de l'avionneur qui a été sensibilisé par nos soins dans le cadre des groupes de travail mis en place pour définir les avions nouveaux.

 C'est aujourd'hui et non pas en 2050 que les avions volent avec des hallebardes potentielles mal fixées qui représentent un réel danger !

 L'UNAC a proposé à la Compagnie de renforcer les fixations des boîtiers EXIT, éléments d'identification incontournables du cheminement lumineux, qui se sont décrochés lors de l'accident.

Réponse:

Cet item est du ressort de l'avionneur qui a été sensibilisé par nos soins dans le cadre des groupes de travail mis en place pour définir les avions nouveaux.

 L'UNAC laisse aux spécialisés A380 le soin de vérifier si les *avions nouveaux* ont bénéficié du fruit de ces *groupes de travail* : pourtant la validation d'une simple vis de renfort ne génère pas de multiples réunions de groupes de travail !



Photo prise à bord, par un passager, lors de l'évacuation.

EXIT ?



✍ L'UNAC a demandé à la Compagnie de créer une Fiche de Procédures sur bristol plastifié. Positionnée à chaque poste PNC, elle reprend les premières annonces d'urgence et actions à envisager.

Réponse:

La Fiche procédures a été créée au second semestre 2005 lors de la refonte du MSS-GEN pour répondre partiellement à cette demande. En effet, le groupe chargé de définir la doctrine compagnie a statué sur le principe que les procédures d'urgence devaient être connues et appliquées par cœur et que seules les actions complémentaires, consécutives à l'application d'une procédure d'urgence, nécessitaient d'être consignées sur la fiche procédures. Par ailleurs, afin de garantir la validité de ce document tout en affirmant l'implication du PNC, la compagnie n'a pas retenu la solution de mise à demeure à chaque poste de sécurité d'une Fiche procédures. Cette Fiche est conçue pour être publiée en libre service au format A4 pour en faciliter la lecture.

➡ Les PNT aussi, sont sensés connaître leurs procédures d'urgence par cœur et pourtant ils ont des bostols plastifiés écrits en gros caractères pour répondre rapidement à un incident !

✍ Nous avons demandé l'uniformisation dans le positionnement des matériels de sécurité à chaque porte (interphones, mégaphones, cagoules, lampes de secours, extincteurs...) dans tous les avions.

Réponse :

L'uniformisation du positionnement des équipements de sécurité est systématiquement recherchée en tenant compte des spécificités de l'aménagement de chaque avion.

➡ Sans douter qu'elle soit recherchée, l'UNAC maintient qu'il va falloir la trouver maintenant ! Les aménagements sont à la main de la Cie et il est grand temps de revenir sur les choix hasardeux qui ont pu être faits ! C'est l'objet de cette requête qui dure depuis 5 années maintenant !!

✍ Sur 330/340 le volume des rideaux stockés sur les cloisons extérieures du galley portes 2, gêne la visibilité sur la cabine depuis certains postes sécurité. L'UNAC a demandé avec insistance de revoir le stockage des rideaux de façon à permettre une visibilité optimale sur la cabine depuis tous les postes PNC.

Réponse:

Une campagne de vérification et de normalisation du stockage des rideaux d'allées a été effectuée sur la flotte A330/340 au second semestre 2005. Le stockage des rideaux d'allées fait partie des items systématiquement pris en compte lors des études d'aménagements cabines.

➡ Alors, il va falloir refaire la campagne et tenir compte de la gêne qu'ils occasionnent sans qu'il soit besoin de *groupe de réflexion* pour passer le stockage d'un côté à l'autre du galley ! La visibilité sur la cabine est essentielle en urgence et il n'est pas utile d'attendre les *avions nouveaux*, là encore, C'est maintenant ! Aujourd'hui !!

✍ Compte tenu de la surcharge de tâches à effectuer pour le CCP en cas d'évènements similaires, l'UNAC a demandé à la Compagnie de positionner un PNC en supplément auprès du poste CCP sur tous les avions.

Réponse:

Le positionnement d'un PNC compétent en vis-à-vis du CCP est systématique lorsque la composition de l'équipage de cabine le permet.

➡ Le plus souvent les PNC supplémentaires sont à l'arrière des cabines, il faudra intégrer sur les *avions nouveaux* une double banquette pour répondre à ce simple bon sens !

✍ Compte tenu des difficultés à pouvoir évoluer et agir efficacement en cabine avec la lampe et le port simultané du mégaphone, l'UNAC a demandé la mise en place de lampes de secours à utilisation mixte, frontale et à main.

Réponse:

Aucun matériel répondant à ces spécifications et certifié par les avionneurs Airbus et Boeing n'est « offrable » à ce jour.

➡ Et bien c'est en cherchant que l'on trouve et on est bien passé du masque/bouteille à la cagoule ! Il semble essentiel de faire passer nos équipements au 21^{ème} siècle !!



✍ Nous avons demandé à la Compagnie de modifier les sièges de structure PNC à l'identique des sièges PNT (système de verrouillage des harnais) et de prévoir l'installation de poignées proches du siège PNC de façon à ce que ce dernier puisse trouver un point de stabilité.

En effet, le système autobloquant harnais/ceinture, s'est avéré inefficace pour les chocs verticaux et latéraux.

Réponse :

Le système de blocage des harnais des sièges PNT est prévu uniquement pour couvrir les cas d'incapacité et n'est pas utilisé lors des phases décollage/atterrissage. C'est pourquoi la modification proposée sur les sièges PNC n'est pas offrable par le constructeur.

La proposition d'installer des poignées de maintien à proximité des sièges de structure PNC a été transmise à l'avionneur qui à ce jour ne l'a pas retenue pour ses flottes en service ni ses programmes en cours de développement.

➡ Le système à enrouleurs actuel n'est pas efficace en cas de chutes qu'elles soient d'ordre sorties de piste, mais aussi turbulences sévères, voire dépressurisation ! Le système auto bloquant ne réagit qu'à des chocs brutaux et longitudinaux et ne couvrent donc pas nombre de cas où la protection du PNC est indispensable !

A l'heure où la Compagnie finance à grands frais une mission d'expertise externe sur la sécurité de ses vols et son mode de fonctionnement interne, force est de constater que la **TRAJECTOIRE** ferait bien d'être rectifiée.

Il serait temps que la Compagnie mette en cohérence son discours et ses actes !

La Sécurité pour l'UNAC reste la priorité et ce ne sont pas que des mots !

ADHÉSION UNAC - 3, place de Londres - 95727 Roissy cdg cedex

Nom :
Prénom :
Matricule :

Adresse :

Tél :
Mail :